SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 18 y 14 minutos.)

-La Comisión de Medio Ambiente del Senado tiene el gusto de recibir a los representantes de la Administración Nacional de Puertos, a quienes les pedimos disculpas por la demora en atenderlos, que se debió a que la sesión del Senado se extendió más de lo previsto y tuvimos que pedir una autorización expresa para poder sesionar. Nos interesa escuchar vuestra opinión sobre los posibles impactos del muelle C, tema sobre el que en esta Comisión expusieron algunas ONG.

Les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR DÍAZ.- En primer lugar, quiero indicar que pedimos autorización para concurrir a la Comisión y coordinamos realizar la visita con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas o, en su defecto, con el señor Subsecretario, pero finalmente ninguno de ellos pudo acompañarnos. Debo aclarar que se me consultó sobre lo que deseaba hacer y señalé que igualmente iba a asistir a la Comisión.

La delegación que me acompaña está compuesta por el Vicepresidente, señor Domínguez, y dos técnicos del área del proyecto que son: el licenciado Vallejo, en lo que tiene que ver con el medio ambiente, y el arquitecto Goncálvez, como “dueño” -esa es la nomenclatura que utilizamos- del proyecto.

El proyecto del muelle C es muy importante para el desarrollo del puerto ya que potencia la utilización de los espacios actuales. No surge de un día para otro, sino que es fruto del trabajo de varios años y está acompañado por estudios medioambientales de la bahía, realizados por Freplata en el año 2004, y en el que participaron algunos de nuestros técnicos.

La búsqueda del mejor lugar para realizar el emprendimiento de infraestructura y, al mismo tiempo, mantener la operación del puerto, nos hizo ubicarnos en el área de la bahía frente al Rowing y el ex Club Nacional de Regatas. Esa localización no fue caprichosa sino que se entendió que era la mejor para seguir dotando al puerto de la actividad que tiene actualmente y, a su vez, permitirle crecer. Cualquier otra ubicación, tal vez con menor impacto -utilizo la expresión “tal vez” porque los estudios se hicieron para esta zona específica y no para otra, por lo que no podemos afirmar que en otra zona se podría generar un menor impacto-, habría sacrificado la actividad.

Para proceder a esta licitación, como cualquier otra en la bahía, debimos solicitar a la Dinama lo que se denomina “autorización ambiental previa”, es decir, presentar el proyecto de tal manera que nos permita obtener esa habilitación. En este caso, presentamos el proyecto conjuntamente con nuestros técnicos para que fuera categorizado como “B” -dentro de las categorías posibles-, y en determinada fecha, que ahora no recuerdo, se nos otorgó la autorización ambiental previa. En forma paralela se hizo la licitación del muelle con fondos del BID, por lo que en el pliego tuvimos que establecer varias condiciones que no hubieran sido necesarias en una licitación normal, regida por nuestro TOCAF. En forma previa al otorgamiento del préstamo por parte del BID estuvimos sometidos a determinadas disposiciones -que se denominaron técnicamente “Enmienda Pelosi”-, que eran una especie de puesta de manifiesto de la obra, con determinados plazos, etcétera. Todas esas etapas se cumplieron. Digo esto para destacar que cumplimos con la formalidad exigida por los organismos competentes; en primer lugar, con los técnicos que nos estuvieron asesorando, luego, con la Dinama y, finalmente, con la consultora que el proceso exigido por el BID nos obligaba a contratar.

En cuanto a esta zona específica, quiero señalar que pretendemos que sea dragada a 10,5 metros, que es la profundidad actual de la gran mayoría de los muelles públicos del puerto, para finalmente llegar a los 12 metros, que es la profundidad necesaria para los barcos de mayor porte. Además, esto nos brindaría una perspectiva de crecimiento para los próximos años.

Por su parte, se realizó el estudio de toxicología de materiales pesados, esto es, del pasivo ambiental que había en esta zona bastante olvidada, que no lo generó el puerto en esta Administración ni en las otras más recientes, sino que es el fruto de los vertidos de algunas industrias a los arroyos, como es el caso de antiguas curtiembres. Se realizó un estudio de la zona y se determinó que los dos primeros metros de la zona próxima al muelle tiene cierto grado de contaminación, de la denominada "encapsulada", es decir, que no corre riesgo de ser disipada. Por debajo de eso viene el dragado a los 10,5 metros de un material que ya tiene otras características; inclusive, hay arena que utilizaremos para rellenar la propia obra. O sea que no va a salir de la bahía y va a ser utilizado como material fundacional de la explanada que se haga anexa al muelle.

Según recomendaciones de la Dinama, vamos a estar obligados a no verter materiales propios del dragado en los meses de verano; es decir que de diciembre a abril no estaremos vertiendo los 250.000 metros cúbicos. En realidad, es de interés de todos -obviamente, también de la ANP- que ello no genere un problema, por lo que aceptamos las recomendaciones y, además, sugerimos un monitoreo en tiempo real de cómo se deposita el barro, haciendo los estudios necesarios. A nuestro juicio, el resto del material no genera inconvenientes, ya que es tratado como material normal de dragado, con el que trabajamos todos los días. De todos modos, vale aclarar que la prohibición de la Dinama no aclara a qué zona se aplica, por lo que en principio la vamos a tomar para toda la zona, salvo que más adelante debamos trabajar sobre algún tema de plazos con la constructora.

En principio, hemos dispuesto aceptar todas las recomendaciones que nos ha hecho la Dinama, traspasándoselas a la empresa o al consorcio que haga la obra. A su vez, el consorcio debe hacer su plan de gestión ambiental, por lo que en su momento habrá alguna consideración especial por parte de la Dinama.

Por nuestra parte, nos sentimos tranquilos en cuanto a que preguntamos a quien debíamos preguntar y dimos los pasos legales necesarios. O sea, la ANP está tranquila porque no hizo nada a escondidas de nadie y nos asesoramos con quien debíamos.

Estamos enterados de que se hizo una cierta crítica en el sentido de que estábamos usando normas españolas, a pesar de que había otras más estrictas. Al respecto, debo decir que al no existir una norma nacional, a priori nosotros, junto con el BID, aceptamos trabajar con las normas españolas. Es decir, no es que hayamos tenido otros ensayos con otras normas y, como eran muy estrictas, decidimos trabajar con las españolas; no fue así y trabajamos directamente con las españolas porque se entendió que eran aplicables perfectamente aquí en el Río de la Plata, dado el tipo de industria y su desarrollo.

En definitiva, queríamos resaltar nuestra tranquilidad en cuanto al accionar en este asunto y estamos a las órdenes para cualquier pregunta técnica que se nos quiera realizar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por nuestra parte, no tenemos preguntas técnicas para hacer.

Supongo que los invitados tendrán en su poder la versión taquigráfica en la que se recibió la inquietud de la ONG, que sostenía que a partir de la asesoría medioambiental de HYTSA, los restos del dragado se iban a verter en una zona del Río de la Plata en la que se podían generar inconvenientes de impacto ambiental, sobre todo en la pesca. Justamente, estas preocupaciones planteadas fueron las que dieron lugar a que los convocáramos para que acudieran el día de hoy a la Comisión, a efectos de saber si se hicieron los estudios debidos. Ustedes nos dicen que la empresa argentina fue seleccionada y que hizo los estudios correspondientes, sobre todo en lo que tiene que ver con los desechos contaminados, aunque estén encapsulados. Aquí se planteó que podría llegar a haber un impacto grande sobre la flora y la fauna de la zona del Río de la Plata en la que se recomienda el vertido. Por tanto, la Comisión de Medio Ambiente traslada esta preocupación y les pregunta si han tomado los resguardos necesarios, si esto fue confirmado por la Dirección de Medio Ambiente y si están seguros del proceder, sobre todo porque en estos temas medioambientales, si nos equivocamos y se produce un desastre, es tarde para solucionarlo. En consecuencia, hay que tener un especial recelo.

Por otro lado, se nos menciona que los guarismos y requisitos de la medición española -en los que se ampara esta empresa- son los más benevolentes en cuanto a impacto ambiental de Europa. ¿Por qué nuestro país no se ciñe a otro tipo de exigencias que tienen países que han cuidado mejor el medioambiente?

De alguna manera, se encendieron una serie de luces amarillas que generaron la invitación del día de hoy.

SEÑOR DÍAZ.- En cuanto al tema de la pesca de la corvina y si se vería afectado el lugar de desove, debo decir que en los anteriores estudios que se hicieron -no los de HYTSA- por parte de Freplata, se atendía ese tipo de situación. Es decir, se analizó dónde desovaba, cuál era la migración, etcétera. Por nuestra parte, según informes internos, pero basados en aquél, hemos concluido que no hay afectación.

En cuanto al volumen de material, debo decir que induce a error pensar que van a ser muchos millones de metros cúbicos los que tengan la posibilidad de contaminar; en realidad, quizás un 10% de eso es lo que hay que manejar con cierto cuidado, y así lo haremos. Es decir, no son los 2 millones de metros cúbicos los que tienen la posibilidad de contaminar. Aclaro que me estoy refiriendo a números globales, pero si los señores Senadores lo desean, puedo hacerles llegar el informe con los datos específicos. Reitero que no vemos inconvenientes, aunque sabemos que es legítima la preocupación; creemos que hemos trabajado bien sobre todos los aspectos como para demostrar que no hay un problema. Todo esto se complementa con estudios de la Facultad de Ingeniería sobre cómo se disipa el barro, cuáles son los lugares elegidos, hay modelos que se corrieron, en fin. Tal vez el licenciado Vallejo pueda agregar algo más a este respecto.

SEÑOR VALLEJO.- Creo que no hay nada mejor que ver en imágenes lo que se está mencionando, porque ello vale más que mil palabras. Quería mostrarles que los estudios no solo los hizo la consultora, sino también el Instituto de Mecánica de los Fluidos e Ingeniería Ambiental de la Facultad de Ingeniería.

(Se muestra una presentación de PowerPoint.)

-A modo de ejemplo, podemos mostrar este modelo matemático de disposición y sedimentación de lodos, que dura treinta días durante el verano. Ahí pueden ver un punto de vertido, que es el número 1, y se trata de un material de dragado sin contaminar que se tira en la zona más cercana a la costa. Se estudió que la draga trabajara vertiendo durante las veinticuatro horas siempre en el mismo lugar a lo largo de los treinta días del mes en verano. Esta zona está frente a Punta Carretas -tal como se puede apreciar en la pantalla- y la zona celeste equivale a 4 micrones, es decir, 4 miligramos por litro. Se puede apreciar que el residuo prácticamente no llega a la costa, aunque la draga está trabajando allí durante los treinta días.

Cabe destacar que como lógicamente las playas estarán llenas de gente durante el verano, la DINAMA no nos permite dragar ni verter -aunque no se hará siempre en el mismo punto, sino en toda la zona de dispersión- desde diciembre hasta abril. Por lo tanto, vamos a trabajar desde abril a diciembre, tal como esta Dirección estableció precautoriamente.

Podemos ver ahora el ejemplo para el caso en que suceda una sudestada, lo que ocurre en un momento de siete días, donde los vientos, las corrientes y las olas son mayores. Se ve que el sedimento apenas vuelve a la bahía, pero después se dispersa

En la zona 2, de material ya contaminado, si se tira en el punto más cerca de la costa durante el invierno, momento en el que vamos a dragar, se ve que, por ejemplo, apenas toca la Isla de Flores.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿A dónde se va este material?

SEÑOR VALLEJO.- Se va al océano, señor Presidente.

SEÑOR DÍAZ.- Cabe aclarar que trabajamos con el del Instituto de Mecánica de los Fluidos e Ingeniería Ambiental de la Facultad de Ingeniería, que tiene modelada toda la bahía, todo lo que nos pasa y es nuestro referente técnico por excelencia, además de ser una autoridad competente.

Reafirmamos que encomendamos los estudios para hacer lo que se deba hacer; si los puntos de vertido nos hubieran dado mal, habríamos buscado otros. El concepto siempre fue que vamos a hacer lo que haya que hacer; ahora vamos a ser muy celosos para cuidar, hacer mediciones sobre los cántaros y el material extraído para ver que se cumpla.

SEÑOR GONCALVEZ.- Me gustaría agregar que este estudio lo realizó HYTSA, empresa contratada por el Banco Interamericano de Desarrollo para hacer el anteproyecto del avance del muelle, es decir, toda la parte estructural, el estudio de impacto ambiental y el pliego con el que se hizo el llamado a construcción. Una vez que HYTSA elaboró todo el documento, tuvo un filtro a nivel ambiental muy importante por parte del propio Banco que es el que nos da el préstamo para financiar la obra. Es decir que no solo tenemos el filtro de Dinama, que es la autoridad ambiental local, sino también el de la Comisión Ambiental del Banco Interamericano de Desarrollo, que tiene que dar su aprobación. Los términos de referencia fueron concertados por HYTSA, una firma contratada por el propio Banco, a los efectos de que fueran filtrados por esta Institución. Lo más importante es que una vez que comience la obra, habrá un plan de gestión y monitoreo que será seguido muy celosamente, no solo por la Administración Nacional de Puertos, sino también por la gente del Banco Interamericano de Desarrollo.

En este momento, la ANP se encuentra en proceso de contratación de una consultoría que va a asistir a la dirección de obra, a los efectos de tener un control por un tercero, que no sea propiamente parte de los técnicos de esta Administración, para seguir todo el desarrollo de la obra y la toma de muestras, y que nos dé garantías.

SEÑOR DÍAZ.- Por supuesto que quedamos a las órdenes y aclaro que contamos con material de estudio, que también hemos presentado porque hemos tenido alguna vía judicial donde el Fiscal Viana solicitó saber exactamente qué se había hecho. En ese caso, se respondió con los estudios. No los hemos traído hoy porque son textos voluminosos, pero se los podemos hacer llegar. Simplemente queríamos charlar para que los señores Senadores pudieran aclarar sus dudas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estamos muy agradecidos por su presencia y una vez más pido disculpas por las molestias. Es de vital importancia la información que nos puedan dejar.

Simplemente queremos estar seguros de que las cosas se están haciendo bien, y si nos pueden enviar algún material para que los integrantes de la Comisión -aunque algunos señores Senadores no están presentes- puedan estudiar el tema, lo agradeceremos.

Estaremos en contacto por cualquier duda que pueda surgir en el futuro.

SEÑOR DÍAZ.- Prometemos hacer llegar el material, aunque ahora podemos dejar algunos datos parciales.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias.

(Se retiran de Sala los integrantes del Directorio de la Administración Nacional de Puertos.)